

## Nr 252

Av herr Larsson i Norderön m. fl., om ökat statsbidrag till vägnätet inom Jämtlands län.

(Lika lydande med motion nr 190 i Första kammaren)

Vägnätets standard torde tillhöra de faktorer som spelar den största rollen vid utvecklingen av näringslivet i en region. I ett område som Jämtlands län med ett rätt ensidigt näringsliv, i betydande utsträckning baserat på råvaruproduktion och därav framför allt jord- och skogsbruk, spelar vägnätets standard en större roll än i län av annan struktur. Detta förhållande understrykes ytterligare av att länets tredje "stora" näring, turistnäringen också för sin utveckling är på ett avgörande sätt beroende av vägkommunikationerna.

I den jämtländska länsutredningen Befolkningsutveckling och näringsliv i Jämtlands län (SOU 1963:45) framhölls, att vägnätets bristfällighet gör att en modernisering med nuvarande anslagsnivå måste bedömas ta mycket lång tid. För att möta trafikens krav säger sig länsutredningen därför förmoda, att mera radikala ombyggnader av vägar under avsevärd tid får begränsas till de större lederna och att provisoriska förbättringar får vidtagas på det sekundära vägnätet i avvaktan på en framtida ombyggnad. Det beklagliga är emellertid, att sådana förbättringar, som närmast har karaktär av underhållsåtgärder, i mycket ringa utsträckning kan komma till utförande med den nuvarande anslagstilldelningen.

Bristerna i länets vägnät bestyrkes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens rapport den 1 januari 1964 angående standarden på riksvägar och genomgående länsvägar. Enligt nämnda rapport var vid sagda tidpunkt andelen genomgående länsvägar i Jämtlands län med icke godtagbar standard ej mindre än 76 %, vilket utgjorde den högsta siffran i landet. Även om detta måste ses mot bakgrunden av att ifrågavarande vägar inom länet representerar en större del av vägnätet än inom övriga fastlandslän, visar dock rapporten att en mycket avsevärd eftersläpning föreligger beträffande uppbyggnaden av dessa för transporten inom länet betydelsefulla vägar.

Underhållet av de jämtländska vägarna är på vissa håll mycket eftersatt. Detta styrkes bl.a. av tillgänglig statistik. I början av 1964 var 77 % av riksvägarna och 12 % av övriga vägar belagda eller oljegrusade, vilket motsvarade 21 % av den totala väglängden eller det lägsta värdet för något län. Det är uppenbart att de geologiska förhållandena i Jämtlands län

medför speciella svårigheter. Det svaga berg- och grusmaterial (skiffer- och silurgrus), som inom större delen av Jämtland är det enda tillgängliga, är sålunda varken lämpligt som underlag för beläggning eller för tillverkning av oljegrus. För att kunna användas som beläggningsunderlag måste materialet därför förstärkas, vilket som regel sker genom inblandning av asfalt. Detta medför betydande merkostnader av uppskattningsvis 15 à 20 % av kostnaden för beläggning på gott underlag och till 25 à 50 % av kostnaden för oljegrusning på sådant material. Det är alltså obestridligt att de rent geologiska förhållandena i länet begränsar möjligheterna att utföra beläggningar och oljegrusning.

Strukturanpassningen inom skogsbruket har medfört en fortgående nedläggning av flottleder och ett överförande av skogsbrukets transporter till det allmänna vägnätet. Detta har givetvis ökat belastningen på vägnätet. Även utvecklingen inom turistnäringen liksom strävandena att differentiera länets näringsliv försvåras i betydande utsträckning av vägstandarden i länet. En viss uppräknig av såväl anslagen till vägunderhåll som till byggande av vägar och broar vore sålunda enligt vår uppfattning väl motiverat.

Under hänvisning till det ovan anförda hemställas, att riksdagen vid behandlingen av kommunikationshuvudtiteln, punkt B 7, Vägunderhållet, måtte besluta en uppräknig av Kungl. Maj:ts förslag med 1,5 miljon kronor, att disponeras för ett forcerat vägunderhåll inom Jämtlands län i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 26 januari 1965

**Erik Larsson**

**Helge Lindström**

**Elias Jönsson**

i Norderön

i Ingemarsgården

**Birger Nilsson**

**V. Wikner**